Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/6481

09. 12. 96

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Monika Ganseforth, Brigitte Adler, Wolfgang Behrendt, Rudolf Bindig, Hans Büttner (Ingolstadt), Christel Deichmann, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Annette Faße, Elke Ferner, Arne Fuhrmann, Angelika Graf (Rosenheim), Dr. Liesel Hartenstein, Reinhold Hemker, Monika Heubaum, Uwe Hiksch, Reinhold Hiller (Lübeck), Stephan Hilsberg, Lothar Ibrügger, Siegrun Klemmer, Walter Kolbow, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Klaus Lennartz, Ulrike Mascher, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Günter Oesinghaus, Leyla Onur, Dr. Eckhart Pick, Karin Rehbock-Zureich, Bernd Reuter, Siegfried Scheffler, Otto Schily, Dr. Angelica Schwall-Düren, Dr. Sigrid Skarpelis-Sperk, Wieland Sorge, Jella Teuchner, Uta Titze-Stecher, Hanna Wolf (München), Uta Zapf
— Drucksache 13/6177 —

Novellierung der Landeplatz-Verordnung

Die längst überfällige, 1992 durch Bundesratsbeschluß geforderte Novellierung der Verordnung über die zeitliche Einschränkung des Flugbetriebs mit Leichtflugzeugen und Motorseglern an Landeplätzen (Landeplatz-Verordnung) von 1976 steht immer noch aus. Dabei sind gerade Verbesserungen des Lärmschutzes für die Bevölkerung, insbesondere für die Anwohner und Anwohnerinnen von Flugplätzen, dringend geboten. Im Jahr 1993 wurden im Verfahren der Novellierung Ausschüsse, Verbände und Nutzer gehört. Trotzdem liegt die Novelle der Landeplatz-Verordnung bis heute noch nicht vor.

1. Aus welchen Gründen wurde die Novellierung in den vergangenen drei Jahren nicht abgeschlossen?

Die intensive Abstimmung innerhalb der Bundesregierung, eine umfassende Aufbereitung von Datenmaterial und ein umfangreicher Schriftverkehr mit den betroffenen Gruppen sind die wesentlichen Gründe, weshalb die Novellierung noch nicht abgeschlossen ist.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 5. Dezember 1996 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Wie ist der Stand der Novellierung der Landeplatz-Verordnung?

   Wie ist der Stand der Abstimmung des novellierten Verordnungs-Entwurfs zwischen den Bundesressorts, mit den Ländern und Verbänden?

   Welche Probleme gab und gibt es bei der Abstimmung?

   Wann soll die novellierte Landeplatz-Verordnung vorliegen?

   Wurden seit der Anhörung 1993 Gespräche über die Novelle mit Verbänden geführt?

   Mit welchen Verbänden (Naturschutzverbände, Bundesvereinigung gegen Fluglärm e.V., Nutzer)?

Der Entwurf der novellierten Landeplatz-VO hat den Bundesressorts vorgelegen. Das Bundesministerium der Justiz wird nach ersten Änderungsvorschlägen nochmals beteiligt werden.

Die obersten Luftfahrtbehörden der Länder wurden im Rahmen des Bund/Länder-Fachausschusses Luftfahrt (BLFA-L) regelmäßig über den Inhalt und den Stand der novellierten Landeplatz-VO unterrichtet. Die Bundesvereinigung gegen Fluglärm wurde durch ihre Mitgliedschaft im Beratenden Ausschuß nach § 32 a des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG), auf dessen Sitzungen die novellierte Landeplatz-VO wiederholt behandelt wurde, regelmäßig informiert. Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Verkehr in zahlreichen Briefen und Gesprächen zu Fragen der novellierten Landeplatz-VO Stellung genommen.

3. Welche Änderungen gegenüber der bisherigen Landeplatz-Verordnung beabsichtigt die Bundesregierung in den novellierten Verordnungs-Entwurf aufzunehmen?

   Welche Änderungen plant die Bundesregierung, insbesondere

   a) beim erhöhten Schallschutz,
   b) in bezug auf den Geltungsbereich für Flugzeuge bis 9 t Höchstabflugmasse,
   c) zur Einbezieung der gewerblichen Luftfahrt,
   d) zu Startverbotzeiten bzw. Ausnahmen davon,
   e) zu Platzrunden und Lokalflügen?

Die Bundesregierung hat im Entwurf der novellierten Landeplatz-VO vorgesehen, daß insbesondere

- der Geltungsbereich für Propellerflugzeuge bis 9 t Höchstabflugmasse aus systematischen Erwägungen ausgedehnt wird,
- auch der gewerbliche Luftverkehr unter die zeitlichen Einschränkungen fällt,
- die Luftfahrtbehörden der Länder Ausnahmen für Flüge im Einzelfall oder allgemein erteilen können, soweit dies aus einem übergeordneten öffentlichen Interesse geboten ist,
- erhöhte Schallschutzanforderungen auch für Kapitel-10-Flugzeuge definiert werden.

4. Ist beabsichtigt, Flugbeschränkungen auszuweiten – etwa durch Verbot von Platzrunden und Lokalflügen unter 60 Minuten Dauer an Samstagen, Sonn- und Feiertagen?

   Ist vorgesehen, an Wochenenden und Feiertagen Segelflugzeuge auf Windenstarts zu beschränken und die lärmintensiven Schleppstarts durch Motorflugzeuge zu untersagen?

Nach dem Entwurf der novellierten Landeplatz-VO ist vorgesehen, daß während der zeitlichen Einschränkungen Überlandflüge mit Flugzeugen, die über ein Lärmzeugnis verfügen, zulässig bleiben. Im Falle eines Starts gilt dies nur, wenn das Flugzeug nicht vor Ablauf von 60 Minuten zum Startflugplatz zurückkehrt. Es ist nicht beabsichtigt, Schleppstarts von Segelflugzeugen mit Motorflugzeugen während der zeitlichen Einschränkungen grundsätzlich zu untersagen; während der zeitlichen Einschränkungen ist dies jedoch nur zulässig, wenn das Schleppflugzeug erhöhte Schallschutzanforderungen erfüllt.

5. Welche Möglichkeiten für die Verschärfung der Landeplatz-Verordnung durch die Bundesländer sind vorgesehen?

   Sollen die Länder die Möglichkeit erhalten, Landeplätze mit weniger als 20000 Bewegungen in die geplante Verordnung einzubeziehen?

Der Entwurf der novellierten Landeplatz-VO sieht die Möglichkeit vor, daß die Länder auch Landeplätze mit weniger als 20 000 Flugbewegungen von motorgetriebenen Luftfahrzeugen im vorausgegangenen Kalenderjahr den zeitlichen Einschränkungen der novellierten Landeplatz-VO unterwerfen können.

6. Wie viele Flugzeuge (aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Flugzeugtypen) würden nach Kenntnis der Bundesregierung die geplanten Regelungen z.B. für den erhöhten Schallschutz schon jetzt erfüllen?

   Wie hoch ist der Anteil, der nachgerüstet werden muß?

In einer umfangreichen Auswertung des Luftfahrt-Bundesamtes wurden die Lärmzeugnisse der propellergetriebenen Flugzeuge analysiert. Danach wurden 5 883 Lärmzeugnisse nach Kapitel VI der Lärmschutzverordnung für Luftfahrzeuge (LSL) und 1 677 nach Kapitel X der LSL ausgestellt.

Von den nach Kapitel VI lärmvermessenen Flugzeugen erfüllen 2 583 (ca. 44 %) die erhöhten Schallschutzanforderungen von 4 dB(A). Von den restlichen 3 260 Flugzeugen haben lediglich 40 Flugzeuge die Möglichkeiten der technischen Nachrüstung ausgeschöpft, so daß die verbleibenden Flugzeuge die erhöhten Schallschutzanforderungen durch eine technische Nachrüstung grundsätzlich noch erreichen können.

Von den nach Kapitel X der LSL lärmvermessenen 1 677 Flugzeugen liegen die Lärmgrenzwerte von 940 Flugzeugen (ca. 56 %) mit gleich oder mehr als 5 dB(A) unter den zugehörigen Lärmgrenzwerten und werden nach der novellierten Landeplatz-VO die Bestätigung erhöhter Schallschutzanforderungen erhalten können. Von den verbleibenden Flugzeugen haben 33 die technischen Möglichkeiten zur Nachrüstung weitgehend ausgeschöpft, so daß bei 704 Flugzeugen technische Modifikationen zum Erreichen der erhöhten Schallschutzanforderungen möglich sind.

7. Für wie viele Flugplätze (aufgeschlüsselt nach Bundesländern) würde die geplante Novellierung der Landeplatz-Verordnung gelten?

   Wie viele Flugplätze werden nicht berührt?

47 Landeplätze sollen unter die Beschränkungen der novellierten Verordnung fallen.

Diese Landeplätze verteilen sich wie folgt auf die Bundesländer:

Baden-Württemberg: 7	Sachsen: 1
Bayern: 9	Sachsen-Anhalt: 1
Hessen: 4	Nordrhein-Westfalen: 12
Niedersachsen: 5	Schleswig-Holstein: 3
Brandenburg: 1	Rheinland-Pfalz: 4

286 Verkehrs- und Sonderlandeplätze fallen nicht unter die zeitlichen Einschränkungen der Landeplatz-VO.

8. Welche Daten über die Lärmminderungspotentiale der in Deutschland registrierten Flugzeuge liegen der Bundesregierung bisher von der Untersuchung des Luftfahrt-Bundesamtes vor?

   Mit welchen Maßnahmen sind sie zu erreichen?

Die vom Luftfahrt-Bundesamt ermittelten Daten sind in der Antwort zu Frage 6 enthalten.

Technische Maßnahmen zur Lärmminderung bei Propellerflugzeugen bestehen grundsätzlich in der Nachrüstung von Schalldämpfern und/oder Mehrblattpropellern.

9. Sind Regelungen vorgesehen, zukünftig nur noch Maschinen in der allgemeinen Luftfahrt zuzulassen bzw. in Betrieb zu belassen, die über erhöhten Schallschutz verfügen?

Nein, weil die in Deutschland zu erfüllenden Lärmgrenzwerte bereits 3 bis 8 dB(A) (masseabhängig) unter den ICAO-Lärmgrenzwerten liegen.

10. Ist beabsichtigt, die Bestimmungen der Landeplatz-Verordnung auch für die allgemeine Luftfahrt auf Verkehrsflughäfen anzuwenden?

Nein.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung die Streichung der Mittel für die Förderung des Luftsports durch die bayerische Staatsregierung?

    Beabsichtigt die Bundesregierung die Abschaffung der seit 1977 bestehenden Steuervergünstigungen für den Motorflugsport, der wegen „der Förderung gemeinnütziger Zwecke" von der Körperschafts-, Gewerbe- und Vermögensteuer befreit ist und steuerlich absetzbare Spendenquittungen vergeben kann?

    Welche Beiträge könnten so eingespart werden?

    Aus welchem Grund gilt das Steuern eines motorisierten Flugzeuges von A nach B als Sportausübung und nicht als Verkehr?

Die Bundesregierung beurteilt nicht Entscheidungen der bayerischen Staatsregierung zu Maßnahmen, die in deren ausschließliche Zuständigkeit fallen.

Die steuerlichen Vergünstigungen, die auch Motorflugsportvereine unter bestimmten Voraussetzungen erhalten, beruhen auf der Anerkennung des gemeinnützigen Zwecks des Sports. Eine Differenzierung unter Umweltgesichtspunkten ist im Gemeinnützigkeitsrecht nicht vorgesehen und wäre zudem mit kaum lösbaren Abgrenzungsschwierigkeiten verbunden. Die vorliegenden statistischen Angaben erlauben es nicht, die durch die Steuervergünstigungen für Motorflugsportvereine entstehenden Steuerausfälle zu beziffern. Sie dürften aber eher geringfügig sein, weil die Zahl der Motorflugsportvereine verhältnismäßig klein ist und sich die mit der Gemeinnützigkeit verbundenen Steuervergünstigungen grundsätzlich nicht auf wirtschaftliche Betätigung (z. B. Motorflugsportveranstaltungen) erstrecken.

Grundsätzlich gilt jedes Flugzeug im Luftraum als Teilnehmer am Luftverkehr, unabhängig vom Zweck des Fluges und der zurückgelegten Flugstrecke. Insofern unterscheiden sich nicht Flüge aus sportlichen Erwägungen von anderen Flügen mit vergleichbaren Flugzeugen.

12. Wie viele – über die 157 genehmigten Landeplätze des allgemeinen Verkehrs (Verkehrslandeplätze) hinausgehende – zusätzliche Sonderlandeplätze, an denen ebenfalls allgemeiner Verkehr stattfindet, gibt es in der Bundesrepublik Deutschland (aufgeschlüsselt nach Bundesländern und unter Namensangabe der einzelnen Flugpätze)?

Über die dem öffentlichen Luftverkehr gewidmeten 166 Landeplätze (Stand November 1996) hinaus gibt es noch 167 Sonderlandeplätze, die sich wie folgt auf die Bundesländer verteilen:

Baden-Württemberg: 25	Brandenburg: 4
Bayern: 50	Hessen: 16
Hamburg: 1	Mecklenburg-Vorpommern: 6
Niedersachsen: 20	Nordrhein-Westfalen: 16
Rheinland-Pfalz: 8	Schleswig-Holstein: 5
Saarland: 5	Sachsen: 7
Thüringen: 3	

13. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob die Bündesländer von der Möglichkeit Gebrauch machen, den Flugbetrieb auf weiteren Ländeplätzen über die Einschränkung der Landeplatz-Verordnung hinaus einzuschränken?

Um welche Landeplätze handelt es sich?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse vor, ob die Bundesländer den Flugbetrieb an einzelnen Landeplätzen über die zeitlichen Einschränkungen der Landeplatz-VO hinaus beschränken.

14. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung darüber, daß die Bundesländer von der Möglichkeit Gebrauch machen, in lärmsensiblen Gebieten zusätzliche Landeplätze den Bedingungen der Landeplatz-Verordnung zu unterwerfen?

    Um welche Landeplätze handelt es sich?

    Was versteht die Bundesregierung unter lärmsensiblen Gebieten?

Nach den Erkenntnissen der Bundesregierung haben die Länder von der genannten Möglichkeit Gebrauch gemacht und sechs Landeplätze (Stand 1996) zusätzlich den zeitlichen Einschränkungen der Landeplatz-VO unterworfen. Dabei handelt es sich um die Landeplätze Neubiberg, Gelnhausen, Bielefeld-Windelsbleiche, Marl-Loemühle, Bautzen und Magdeburg.

Eine allgemein gültige Beschreibung eines lärmsensiblen Gebietes insbesondere in Beziehung zu einem Landeplatz gibt es nicht. Eine Bewertung kann nur im Einzelfall unter besonderer Berücksichtigung der spezifischen örtlichen Verhältnisse vorgenommen werden.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333